

## 地域住民主体の無人化駅の駅舎活用による地域活性化に関する研究 ～予讃線、高徳線の 4 駅を対象として～

都市空間生成研究室  
1541087 田井 康平

無人駅 地域活性化 空間活用  
鉄道 公共 地域連携

### 1. 研究の目的と背景

JR 四国では、JR 発足前の 1985 年頃より有人駅の無人化がそれ以前と比較し急速に進行し、2010 年には新たに 29 駅が一斉に無人化された。これにより、全駅のおよそ 80%が無人駅となった。この割合は平成 25 年現在、JR6 社の中で最も多い。四国 4 県では 29 駅が無人化された 2010 年頃より地域住民によって無人化駅の駅舎を維持、管理する動きが目立ち始めている。

本研究は、駅での交流や賑わいの観点から、今後新たに無人駅舎が活用される際に重視すべき知見を得るために、駅舎が地域住民のための施設として運用されている無人化駅の活動実態を明らかにする。

### 2. 研究の方法

本研究では、各無人化駅での活用によって起こった変化を読み解くために、以下の方法で調査を行う。

- ① 対象駅の観察調査
- ② 駅舎活用者からの聞き取り調査
- ③ 地域住民からの聞き取り調査
- ④ 来街者からの聞き取り調査

### 3. 四国の活用された無人化駅について

#### 3-2. 本研究対象の 4 駅一覧

- ・屋島駅（香川県）
- ・豊浜駅（香川県）
- ・菊間駅（愛媛県）
- ・下灘駅（愛媛県）

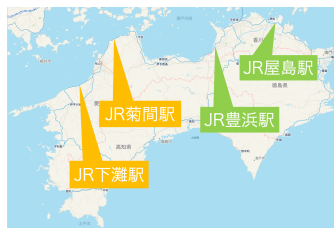


図 1：各駅の位置関係図

#### 【対象駅選定理由】

- ・屋島、豊浜、菊間の 3 駅はほぼ同時期に無人化した。
  - ・屋島、豊浜、菊間の所属路線の輸送密度が高い。  
→無人化に影響を受ける人が多いのではないかと。
  - ・下灘駅は、活用の内容や来街者に特色がある。
- このように上記 4 駅を調査する事で、今後の駅舎活用に必要な知見が十分に得られると考えた為。

### 4. 活用によって変化した設えの整理

- 屋島駅:券売窓口→地域振興スペース(乗車券販売)<sup>1)</sup>  
駅売店跡地→観光案内所
- 豊浜駅:駅売店跡地→ひめカフェ
- 菊間駅:券売窓口→ふれあいステーションきくま  
駅事務室→FM スタジオ
- 下灘駅:駅ノート設置、花壇とベンチの整備、清掃

### 5. 四国での本調査

#### 5-1 屋島駅での調査



図 2 屋島駅の列車到着 10 分前の地域振興スペースの様子<sup>2)</sup>

屋島駅の事例では、活用スペースが毎日開放されている事や、地域住民が常駐し、乗車券を販売している事によって、列車が到着する時間以外にも駅に人が集まり、地域住民によって賑わっていた。また、他の無人化駅では購入できず、近隣の有人駅まで購入しに行く必要のある切符を購入できる他、鉄道を利用するにあたって不明な点を気軽に尋ねられるなど、活用スペースが毎日開放されている事によって周辺地域に大きな効果をもたらしている事が分かった。

#### 5-2 豊浜駅での調査



図 3 豊浜駅の列車到着 10 分前の待合室の様子<sup>2)</sup>

豊浜駅では他の 3 駅と異なり、鉄道利用者、来街者ともに駅舎活用や、過去に開催されていたひめカフェの催しについて知っている人は少なかった。聞き取り調査に協力して下さった高校生 2 人によると、参加者の層が小さな子供やその家族に限られていたという。

駅を利用する人の流れも近隣の無人駅と変わりなく、列車が到着するおよそ 5 分前に人が集まりだし、列車の待ち時間の間のみ待合室の対流が発生し、列車発車後は到着してきた列車から降車してきた利用者が駅に長く滞留することなく、まちの中へと流れていった。

### 5-3 菊間駅での調査



図 4 ふれあいステーションきくま開放時の菊間駅の様子<sup>4)</sup>

菊間駅では活用スペースの開放頻度こそ高くないものの、活用スペースの利用者層の間口が広いことや、駅舎活用に関わる団体が別途開催しているイベントやラジオでの告知によって地域住民にも活用スペースの存在が浸透しており、活用スペースの開放日には鉄道利用者の他にも駅に人が集まっており、利用者同士の交流で賑わっている事がわかった。

### 5-4 下灘駅での調査



図 5 下灘駅の平日昼間のホームの様子<sup>5)</sup>

下灘駅の事例では来街者に対しての設えによって駅の滞在時間が快適かつ思い出深いものになる事ができ、賑わいをもたらすことは出来ているが、駅周辺に観光客が訪れる場所がなく、年々増加する来街者が駅の中に溜まり続け、さらに監視する役割の人員が不在な為、利用者のマナーが度を過ぎると、地域住民や他の来街者の両方が不快に感じてしまうこともある事がわかった。

## 6. 四国での本調査からの分析

表 1：駅舎活用により付加された機能についての分析

	駅員役の常駐	活用スペースの開放頻度	窓口の有無	アクティビティの頻度	人の集まり	駅の賑わい	
						平常時	アクティビティ開催時
屋島駅	あり	毎日	あり	土日、祝日(観光案内所)	列車が到着する時間以外にも駅に人がいる	地域振興スペースで地域住民間の交流がある	観光客で待合室が賑わう
豊浜駅	なし	不定期	なし	不定期	列車が到着する時間の前後に集まっている	なし(周辺の無人駅と変わりなし)	利用者で駅が賑わう
菊間駅	なし	週1回	なし	週2回 3ヶ月に1回(駅内)	列車が到着する時間の前後に集まっている	なし(周辺の無人駅と変わりなし)	コミュニティカフェで地域住民間の交流がある。駅で開催時は駅前広場が賑わう
下灘駅	なし	毎日	なし	観光列車が来る時のみ	駅に観光客が溜まっている	観光客で賑わっている	観光列車の乗客が降りて地域住民と記念撮影をしている

活用者の常駐のあった屋島駅では、平常時、アクティビティの開催時の双方で、列車の到着時間に関わらず、駅に人が集まって賑わっていた。しかし、活用者の常駐のない豊浜、菊間駅では、アクティビティ開催のない日の駅を利用する人の流れは、周辺の無人駅と変わりなかった。このことから、駅に利用者が滞在し、賑わう為には、活用者が駅に常駐している必要があると考えた。

次に、地域住民や鉄道利用者の活用スペースの認知度についてである。屋島駅、菊間駅では、活用スペースの存在が地域住民に広く認知されていることが分かった。下灘駅でも活用スペースの存在は来街者に広く認知されていた。一方豊浜駅では、ひめカフェの開催頻度が低かったことや、利用者層が小さい子どもとその家族等に

定されていたことから、ひめカフェについて知っている地域住民は少なかった。以上のことより、駅に賑わいをもたらす観点から、新たな無人化駅の活用を行う場合には

- 1、駅に活用者が常駐していること。
- 2、活用スペースに幅広い層の利用者が集まること。
- 3、活用スペースの開放頻度は可能な限り多くする。
- 4、秘境駅の駅舎活用の際には利用者の行為が行き過ぎないように管理する役割。

以上の3(+1)つの要素が必要であると考察した。

## 7. 結論

駅舎の活用なしに完全無人化されてしまうと、利便性の低下や治安の悪化、事故の危険性など問題点が多い。しかし、屋島駅や菊間駅のように、活用スペースの開放時に駅舎内に人が居ることで解決できる問題もある。さらに、活用スペースによって列車の発着時刻に関係無く、駅に人が集まり交流している。地域住民交流の拠点としての機能は、有人駅時代には存在していなかった。このように、利用者の低下で無人化した駅も、無人化駅を活用する際に重視すべき3(+1)つの要素を揃えて駅舎活用をすれば、鉄道利用者が低下する中でも、駅に訪れる人は維持され、駅舎が地域住民交流の拠点となる事ができる。言い換えると、無人化駅舎活用に必要な3(+1)つの要素が揃っていれば、駅の無人化は更に進められると言える。

一方、無人化駅が増えるという事は、その数だけ出札窓口が無くなる為、駅の無人化を進めるには、有人駅と同様に乗車券類を購入できる駅の確保が必要であり、現状の簡易委託方式よりも地域住民が扱いやすい仕組みが必要である。地域住民が常駐した駅舎活用による交流拠点としての機能と、駅業務の機能が相互に補完しあえることが、それぞれの機能にとってのメリットとなることが分かった。

### 注

- 1) (かつての用途)→(活用による新しい用途)の順に記述。以後同様。
- 2) 列車到着時間より20分以上前にも関わらず、地域振興スペースには地域住民が集まっている。
- 3) この日は活用スペースの開放はなかった。列車到着時間10分前であったが、人が集まる様子はなかった。
- 4) 活用スペースの様子。開放頻度こそ低いものの、活用スペースは地域住民交流のスペースとして機能しており、認知度も高かった。
- 5) 調査日は平日であったが、多くの観光客が駅のホームに居た。車で駅に訪れていた観光客もいた。

### 参考文献

- (1) 四国新聞 2009年7月12日報道
- (2) 川島令三「全国鉄道事情大研究 四国編」草思社 2007年
- (3) 国土交通省国土政策局、『国土数値情報駅別乗降客数データ』2015年
- (4) JR四国、『区間別平均通過人員および平均旅客運輸収入』2016年
- (5) JR四国、『資本整備審議会道路分科会国土幹線道路分科会』、2013年